

Al primer consorci automobilístic d'Europa, li sobra plantilla, diu la seva direcció, pressionada per la competència i afeblida per un munt d'escàndols amb ingredients de "salsa rosa".

El president d'Audi i del consell d'administració de Seat, Martin Winterkorn, va rebaixar fa uns dies les pors a un tancament o venda als xinesos i va assegurar que apostava per mantenir la marca espanyola, convenientment "reorientada", qüestió que passa tant per la renovació dels seus productes com per la supressió de l'excés de plantilla.

Un globus sonda perillós. La casa matriu pressiona Seat perquè augmenti la rendibilitat, i és en aquesta dimensió que es van situar els rumors difosos pel setmanari alemany *Der Spiegel*, desmentits per la direcció de Volkswagen (VW), d'una cessió a un fabricant xinès, seguit d'altres rumors de tancaments de plantes espanyoles.

"Que vénen els xinesos" és la frase que fa posar els pèls de punta a sindicalistes i polítics, en un context en què els més grans estan disposats a deixar entrar hipotètics socis petits a canvi de no caure a mans estranyes. Aquesta va ser la filosofia de la companyia a l'hora d'acceptar que Porsche es convertís en el seu principal accionista individual, amb un 18,5%, de manera que superava així el que fins ara havia estat el seu primer poder, el Govern de l'estat federat de Baixa Saxònia, amb un 18,2%

Si Porsche entra en el consell de vigilància de VW, tot queda en família, considera el president de la companyia, Bernd Pischetsrieder. Les relacions entre els dos fabricants d'automòbils són històriques, com queda palès en la biografia de Piech, nét del patriarca Ferdinand Porsche, l'enginyer que va dissenyar per encàrrec de Hitler el famós escarabat, la pedra fundacional del Volkswagen.

Els vincles són tan familiars que no es considera "contra natura" que Porsche, amb una producció anual de menys de 90.000 vehicles, esdevingui el primer accionista del quart productor mundial, amb més de cinc milions l'any. Serà una relació de tu a tu, continuació del poder de Piech dins Porsche en tant que hereu del vell patriarca.



Volkswagen: una crisi de plantilla amanida amb salsa rosa

Volkswagen sap com negociar els sacrificis que demana a la plantilla. Fa un mes, va arrencar dels seus treballadors alemanys una reducció de costos a canvi que el nou Marrakesch no marxi a la planta portuguesa de Setúbal i es fabriqui a la central de Wolfsburg. Ara, només ha calgut deixar anar la paraula 'xinesos' perquè Seat comenci a tremolar.

Durant l'era de Ferdinand Piech en la presidència executiva de Volkswagen, entre 1993 i 2002, correspon el període de la seva màxima expansió. VW ja s'havia convertit aleshores en amo de Seat, i amb Piech el consorci va esdevenir un conglomerat de set marques –Audi, Volkswagen, Bentley, Bugatti, Skoda i Lamborghini, a més de Seat–.

Piech va haver d'afrontar primer uns números vermells rècord, però va saltar als beneficis igualment milionaris en uns pocs exercicis. Ho va fer gràcies a agosarats plans de flexibilització de plantilla i a alguns conceptes de producció, com l'anomenat "la fàbrica que respira", que regulava la setmana laboral segons el mercat.

La plantilla alemanya –actualment, de 160.000 treballadors, dels aproximadament 324.000 que té arreu del món– ha acceptat aquests conceptes a canvi que salvar els llocs de feina.

A Alemanya també sobra plantilla. A Alemanya sobren 10.000 llocs de feina del total de 104.000 treballa-

La fiscalia ha obert sumari contra l'exdirector de personal i membre de la presidència de VW Peter Hartz, antic assessor de Gerhard Schröder.

Seu central de Volkswagen a Wolfsburg, Alemanya.



dors que té a les plantes de l'oest del país –on la plantilla guanya més i treballa menys hores que a les plantes de l'antic territori comunista–.

Què passa a Volkswagen? Doncs res que no passi a Opel o DaimlerChrysler, amb matrius nord-americanes les dues i també obligades a retallar costos. Volkswagen arrossega moments difícils, amb pèrdues tant en la marca VW com en Seat, Bugatti i Bentley. L'únic que funciona bé és Audi, però el bon funcionament de la marca contrasta

amb la crisi de Seat. El consorci de Pischetsrieder i el patriarca Piech necessita expandir-se, i busca fer-ho tant a l'Índia com a la Xina. VW coopera ja en el colós xinès amb Shanghai Automotive Corp i el grup FAW, però això no ha revertit en millores de resultats per als alemanys, que no ha pogut fer front a altres competidors més arrelats en aquest país.

Mentrestant, els mitjans de comunicació alemanys no deixen passar ni una setmana sense aixecar un escàndol nou

de corrupció en el gegant de Wolfsburg. La fiscalia ha obert sumari contra l'exdirector de personal i membre de la presidència de VW Peter Hartz, antic assessor de l'encara canceller Gerhard Schröder en matèria laboral.

Hartz era, fins fa poc, sinònim de la reforma alemanya que ha collat els aturats i retallat els seus subsidis. A ell va encarregar Schröder, amic de Piech des dels seus temps de primer ministre a la Baixa Saxònia, el seu paquet de mesures per augmentar la pressió als treballadors en un país on les xifres de l'atur van superar els cinc milions.

De representar aquesta reforma laboral i també els models de flexibilització a VW, Hartz ha passat a ser identificat amb una telesèrie de viatges de luxe i curiosa connivència entre els sindicats i la cúpula de la companyia.

El desgast dels sindicats. El poder del comitè d'empresa i dels sindicats dins VW es fa palesa en una xifra: dels 19 membres del consell de vigilància, 10 són representants dels treballadors. La credibilitat d'aquests va quedar malmesa, però, arran de l'escàndol de malversació de fons que va provocar la dimissió de Hartz, després que s'emboqués la troca d'un cas en què es trobaven implicats el president del comitè d'empresa, Klaus Volkert, el director de Skoda, Helmuth Schuster i el director de personal d'aquesta filial txeca, Klaus Joachim Gebauer.

Tot va començar amb revelacions que relacionaven aquest tercet –és a dir, sense Hartz, encara– amb viatges de luxe, dietes irregulars i serveis de prostitutes a compte de l'empresa. Als embolics amb prostitutes brasileres es va arribar a una xarxa d'empreses fantasma, amb lligams que anaven de Mallorca i Luxemburg als Estats Units, Angola, Dubai i l'Índia.

Segons els mitjans de comunicació, tant de luxe i falses empreses han costat al consorci despeses milionàries. El cas ha omplert pàgines de la premsa popular i també dels setmanaris seriosos, i hi ha hagut dimissions i acomiadaments fulminants dels actors principals. Negociar reduccions de plantilla en aquestes condicions no deu ser fàcil per als representants dels treballadors.

Gemma C. Serra